

# Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752)<sup>1</sup>

Fábio Kuhn\*

**Resumo:** O artigo procura mostrar como se construiu a hegemonia portuguesa no contrabando de escravos para o Rio da Prata durante a primeira metade o século XVIII. Na década de 1730 iniciou-se uma nova conjuntura, marcada por mudanças no contexto político e nova guerra anglo-espanhola que interrompeu as operações da *South Sea Company* no rio da Prata. Isso abriu caminho para o predomínio português, sendo que os traficantes luso-brasileiros passaram a tomar conta paulatinamente do negócio negreiro estabelecendo as conexões atlânticas necessárias para formação de uma rede de agentes envolvidos no comércio ilícito de cativos. O contrabando trans-imperial de escravos conectou os traficantes luso-brasileiros que operavam na Colônia do Sacramento aos dois principais portos negreiros da América portuguesa (Rio de Janeiro e Salvador). **Palavras-chave:** Tráfico de escravos. *Asiento*. Contrabandistas. Atlântico Sul. Colônia do Sacramento.

## Introdução

No começo de agosto de 1749, o navio negreiro Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio e Almas deixava o porto de Benguela, rumo à cidade da Bahia, onde residia o proprietário da embarcação, Luís Coelho Ferreira. O homem de negócio soteropolitano pode

---

\* Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense – UFF. Professor Associado do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS. E-mail: fabio.kuhn@ufrgs.br

ter comprado essa carga humana dos seus parceiros angolanos, o tenente-coronel Inácio Rodrigues da Cruz, estabelecido em Benguela ou o coronel Custódio Simões da Silva, morador em Luanda. Provavelmente o navio tenha passado por Luanda, onde teria adquirido parte do seu carregamento, composto por 406 escravos. Após a travessia transatlântica, uma pequena parte deles ficaria na Bahia e o restante deste contingente seria distribuído pela América portuguesa, com destino preferencial para as Minas Gerais, mas com envios menores para outras regiões, como a Colônia do Sacramento, por exemplo. Entre estes escravizados, que fizeram sua “passagem final” em direção ao Rio da Prata, estava o moleque Joaquim, de nação Angola. Em outra embarcação menor, adequada ao comércio de cabotagem, o jovem escravo seria despachado de Salvador para o rio da Prata, dividindo o espaço do porão com algumas dezenas de companheiros de cativeiro, além de uma possível carga de tabaco e açúcar. Não sabemos quando exatamente ele teria chegado na Colônia, mas Joaquim acabaria nas mãos de um dos maiores traficantes de escravos da localidade, o capitão Manuel Coelho Rosa, que esperava com sua venda receber entre 180 e 200 pesos de prata. Todavia, o negócio com os compradores de Buenos Aires acabaria por não ocorrer. Por motivo desconhecido, Joaquim seria sepultado no cemitério da povoação platina: no dia 06 de julho de 1750, no rigor do inverno sulino, o vigário João de Almeida Cardoso faria o breve registro de sua morte. A triste sina deste escravizado ilustra as conexões necessárias para o funcionamento do tráfico negreiro, desde os fornecedores luso-africanos que providenciavam os cativos para os navios, passando pelos traficantes luso-brasileiros que operavam no Rio de Janeiro e na Bahia, até o atravessador que revendia os escravos para os compradores espanhóis residentes em Buenos Aires.<sup>2</sup>

O artigo procura mostrar como se construiu a hegemonia portuguesa no contrabando de escravos para o Rio da Prata durante a primeira metade o século XVIII, apresentando distintos momentos da atuação lusitana no *trato dos viventes*: uma fase inicial, posterior ao Tratado de Utrecht, onde os ingleses controlavam através do *Asiento* o comércio legal de cativos para a América espanhola, sendo que através desta concessão eles tiveram a possibilidade de romper com o monopólio comercial da Espanha, pois além dos

escravizados, aproveitavam para vender também os produtos de sua nascente indústria manufatureira. Essa fase inicial corresponde ao período compreendido entre 1715 e 1730, onde os contrabandistas de escravos luso-brasileiros operando a partir da Colônia do Sacramento principiaram a afrontar diretamente os interesses britânicos estabelecidos em Buenos Aires.

Porém, desde o começo da década de 1730 iniciou-se uma nova conjuntura, onde os traficantes portugueses passaram a tomar conta paulatinamente deste lucrativo negócio estabelecendo as conexões atlânticas necessárias para formação de uma rede de agentes envolvidos no comércio ilícito de cativos. Com as mudanças no contexto político e a nova guerra anglo-espanhola em 1739 foram interrompidas as operações da *South Sea Company* no rio da Prata, o que abriu caminho para o predomínio lusitano. O contrabando trans-imperial de escravos conectou os traficantes luso-brasileiros que operavam na Colônia do Sacramento aos dois principais portos negreiros da América portuguesa (Rio de Janeiro e Salvador)<sup>3</sup>, contribuindo para que não houvesse quebra no fornecimento de escravos, mesmo com a retirada dos ingleses. Foi justamente esta situação que o Alvará de 14 de outubro de 1751 tentava regular, quando a Coroa portuguesa se referia à “grande desordem com que no Brasil se estão extraíndo e passando Negros para domínios que me não pertencem”. Determinava que os escravos de contrabando, caso apreendidos, resultariam numa multa no triplo do seu valor para os réus, além do degredo para Angola por dez anos dos contrabandistas envolvidos. O alvará era explícito quando ordenava que não se desse “despacho para a Colônia do Sacramento ou outros lugares vizinhos à Raia portuguesa”, o que evidencia a relevância da cidade platina nessa questão espinhosa, que estava sendo encaminhada no contexto imediatamente posterior à assinatura do Tratado de Madri.<sup>4</sup>

### ***O Asiento britânico em Buenos Aires.***

No princípio do século XVIII, como consequência das negociações diplomáticas resultantes da Guerra da Sucessão Espanhola, a Grã-Bretanha obteve o direito de introduzir até 4800 “piezas de

Índias”<sup>25</sup> a cada ano na América espanhola pelo prazo de três décadas, o denominado *Asiento de negros*, uma concessão estabelecida pelo Tratado de Utrecht em 1713. Esse privilégio se constituía em um “contrato de comércio de escravos extremamente valioso”, na medida em que os britânicos passaram a abastecer os domínios castelhanos na América, e não somente com cativos (ELLIOTT, 2006, p. 231). Isso porque a concessão incluía também o famoso “navio de permiso” enviado anualmente pela *South Sea Company*, a companhia inglesa que era responsável pela execução do *Asiento*. O quartel general da Companhia dos Mares do Sul era na Jamaica, mas os britânicos tinham o direito de estabelecer feitorias em lugares estratégicos das colônias espanholas, como Vera Cruz, Panamá, Portobelo, Havana, Santiago de Cuba, Cartagena, Caracas e Buenos Aires (PALMER, 1981, p. 60).

No caso de Buenos Aires, onde os ingleses atuavam desde 1715, existiam algumas peculiaridades em relação às demais feitorias: primeiro, a posição relativamente periférica da cidade na América hispânica, distante dos centros econômicos do Peru e do México; segundo, a feitoria também ficava distante de qualquer colônia inglesa, situação muito distinta da existente no Caribe, que sediava as operações da companhia; por fim, a situação isolada do entreposto platino fazia com que a Companhia abastecesse a feitoria com escravos vindos diretamente da África, diferentemente das demais feitorias que eram abastecidas principalmente através dos reembarques de escravos enviados desde a Jamaica ou Barbados (O’MALLEY, 2014, p. 224). O contrato do *Asiento* previa que 1200 *piezas de Indias* seriam introduzidas todos os anos em Buenos Aires, sendo oitocentas comercializadas na cidade portenha e as demais enviadas para outras regiões da América meridional. Por exemplo, em setembro de 1731, o feitor John Cox informava que uma remessa de quase quatrocentos escravos tinha sido enviada para o Alto Peru, sendo mandados em carretas que formavam comboios devidamente escoltados, por óbvias razões de segurança (AITON, 1928, p. 171). Cabe lembrar que não obstante sua posição marginal, a feitoria inglesa em Buenos Aires introduziu mais de 16 mil escravos durante o período em que vigorou a concessão (1715-1739), o que fazia do porto platino o segundo destino mais importante para

a Companhia, recebendo cerca de um quarto do total de cativos africanos, perdendo em volume apenas para Panamá e Portobelo (PALMER, 1981, p. 110).

Desde o começo da vigência do *Asiento*, os ingleses aproveitavam para contrabandear diversas mercadorias, além dos escravos que eram trazidos. No relato do médico britânico John Burnet, que esteve em Buenos Aires em 1716, o próprio capitão e os oficiais do navio negreiro no qual ele viajara da África para o Rio da Prata estiveram envolvidos no comércio ilícito, da mesma forma que os oficiais a bordo do navio de guerra que trouxe os primeiros feitores para a cidade. Durante os quatro meses que passou em Buenos Aires entraram no porto três embarcações que traziam escravizados; e em todas elas os capitães, oficiais e tripulação agiram de forma similar (BROWN, 1926, p. 672).

Um outro aspecto fundamental para a compreensão do caráter específico da feitoria buenairense era a proximidade da Colônia do Sacramento, bastião português no rio da Prata. A existência da praça lusitana foi motivo de segurança para os ingleses que atuavam em Buenos Aires, principalmente naqueles momentos em que as relações diplomáticas anglo-castelhanas eram rompidas e o *Asiento* ficava suspenso, como foi entre os anos de 1719-1721 e 1727-1729. Os ingleses utilizavam a Colônia do Sacramento para continuar introduzindo clandestinamente escravos em Buenos Aires, como foi relatado pelo padre jesuíta Carlos Gervasoni que esteve na cidade em 1729. Após comentar que somente aos ingleses era permitido vender cativos africanos, ele observou que naquele momento nem mesmo eles podiam conduzir este negócio e constatou a suspensão das atividades legais: “Entretanto, eles [os ingleses] os trazem continuamente para a colônia dos portugueses, que está em frente a cidade na outra parte do rio, e comprados os escravos ali de contrabando os fazem desembarcar em uma praia deserta e os introduzem em Buenos Aires”.<sup>6</sup>

Os britânicos também aproveitavam para contrabandear quando da chegada em Buenos Aires das embarcações da companhia inglesa envolvida no tráfico negreiro. Esta situação era percebida especialmente na Colônia do Sacramento, pois quando isso sucedia, o tráfico ilícito praticado pelos portugueses era negativamente impactado.

Certamente havia a cooperação de alguns governadores (como Antônio Pedro de Vasconcelos) ou vínculos de facções mercantis da Colônia com mercadores ingleses, mas existem evidências de que nem todos se beneficiavam com a presença britânica na região. Aqueles que estavam fora das redes hegemônicas de comércio e de poder podiam sofrer pesadas consequências. O comerciante José Meira da Rocha informava ao homem de negócios lisboeta Francisco Pinheiro sobre as vicissitudes das suas atividades mercantis na praça da Colônia. Em uma carta de 1726, falando com ironia do ambivalente governador Vasconcelos, o alfinetou dizendo que “o prejuízo que causou ao inglês foi mandá-lo chamar e dar-lhe de jantar em seu palácio; e desta sorte estou com tudo em ser, sem vender cousa alguma”. Alguns anos depois, no princípio de 1733, com a chegada dos navios do *Asiento*, informava novamente que “[...] se suspendeu o comércio desta praça, de qualidade que se acha ao presente tudo parado, sem aparecer castelhano algum a procurar gêneros” (LISANTI FILHO, 1973, p. 274 e 360). Apesar desses contratemplos para alguns mercadores portugueses, cabe anotar que a presença inglesa na Colônia do Sacramento acabava por ser um diferencial da região platina, pois conferia às autoridades e negociantes da região uma situação peculiar, com alguma autonomia em relação aos circuitos oficiais ibéricos (PRADO, 2002, p. 167-168).

### A “maliciosa” colônia portuguesa.

Mas as relações entre os portugueses da Colônia do Sacramento e os ingleses da Companhia nem sempre seriam propriamente harmoniosas. Já em 1730, estabelecido novamente o *Asiento* britânico em Buenos Aires, o secretário da *South Sea Company* comunicava ao embaixador britânico em Madri acerca dos “abusos cometidos pela Colônia portuguesa”, que seria responsável pelas “práticas clandestinas que violavam as ordens de proibição”.<sup>7</sup> No ano seguinte, um inspetor da feitoria britânica em Buenos Aires informava - talvez com algum exagero - aos diretores que “era impossível vender 50 Negros em seis meses naquele lugar, devido às introduções portuguesas, que traziam mais [escravos] do que o lugar podia consumir”.

Além disso, criticava a conivência do governador local, bem como a introdução de grandes quantidades de outras mercadorias através da Colônia, o que prejudicava o próprio contrabando inglês na região.<sup>8</sup>

Após o final da última represália espanhola (1729)<sup>9</sup>, os britânicos começam a enfrentar a crescente concorrência portuguesa no rio da Prata, operada a partir da praça mercantil da Colônia do Sacramento. A correspondência entre a Corte de Diretores da *South Sea Company* em Londres e Benjamin Keene, o embaixador britânico em Madri mostra que os feitores buenaienses se queixam sistematicamente a partir de então. As reclamações eram variadas, mas a principal refere-se ao fato de que eles não conseguiam mais vender escravos como antes, pois os portugueses da Colônia estavam contrabandeando cativos africanos. A Corte de Diretores chegou a suspeitar de uma conivência entre os feitores de Buenos Aires e os portugueses envolvidos nesse tráfico, já que desde o começo dos anos 1720 surgem denúncias de escravos introduzidos na América espanhola sem a “marca” da Companhia (PALMER, 1981, p. 85).

A partir da década de 1730, os negócios escravistas britânicos no rio da Prata não se realizam com a mesma intensidade dos anos anteriores, o que levou a Companhia a solicitar a redução dos envios de cativos africanos para a região, diante da demanda cada vez menor. O comércio de escravos não parece ter florescido muito nesses anos, sendo que a grande maioria dos compradores eram vizinhos de cidades interioranas, que transitoriamente viviam em Buenos Aires (STUDER, 1958, p. 220). Os números efetivamente indicam que a procura teria caído quase pela metade: entre 1722 e 1728 os ingleses introduziram 5834 escravos em Buenos Aires, cifras que decresceram para 5238 cativos africanos no período 1729-1740 (SORSBY, 1975, p. 421-422).<sup>10</sup> Essa concorrência lusitana no tráfico negreiro aponta para a necessidade de estabelecer alguns matizes na questão da aliança anglo-portuguesa, vista em geral pela historiografia como inquestionável na primeira metade do século XVIII.<sup>11</sup>

Em 1732, a diretoria da *South Sea Company* fez uma avaliação geral da feitoria na região platina, considerando que a Companhia “diminuiu seu comércio para Buenos Aires”. Nesse sentido, a Corte de Diretores escreveu mais uma vez para o embaixador britânico em Madri, denunciando “as práticas da Colônia portuguesa no Rio da

Prata, onde negociações tem sido feitas em grande excesso; [...] que nas suas introduções de Negros são grandemente prejudicados por eles, com grandes quantidades sendo todos os anos transportados clandestinamente para as Províncias vizinhas”.<sup>12</sup> Evidentemente, estes percalços sofridos pelos ingleses não eram exclusivos da feitoria buenairense. No Caribe, os contrabandistas também atormentavam a Companhia em Veracruz e Portobelo, introduzindo escravos ilegais, driblando a vigilância dos oficiais espanhóis e dos feitores ingleses. Ironicamente, uma parte deste contrabando de escravos era feito por judeus portugueses residentes na Jamaica, que revendiam escravos considerados de “refugo” para os espanhóis (O’MALLEY, 2014, p. 244-246).

Os portugueses da Colônia do Sacramento, atingidos pela concorrência inglesa na venda de outras mercadorias (têxteis e manufaturados), responderam com sua maior especialização no tráfico negreiro. Se inseriram em redes trans-imperiais que conectavam os compradores espanhóis com os mercadores luso-brasileiros, que tinham contatos, por seu turno, com os fornecedores africanos de escravos. Os feitores britânicos estabelecidos em Buenos Aires sentiram o golpe e pediram aos diretores da companhia londrina que o comércio de escravos fosse reduzido na cidade, para a metade do que tinha sido, o que “significava que 600 Negros comprados na Costa da Guiné seriam totalmente suficientes para abastecer aquele mercado”.<sup>13</sup> Poucos anos depois, a companhia revisaria novamente esses números, sugerindo que o total a ser enviado não deveria ultrapassar “400 Negros a serem comprados na Costa [da África]”, sendo apenas um navio deveria ser mandado por ano para Buenos Aires.<sup>14</sup>

Resumindo a situação dos últimos anos, a Companhia reconhecia que, segundo os relatos recebidos pelos feitores, “a razão pela qual os Negros não eram mais procurados em Buenos Aires, devia-se em grande medida aos números [de cativos] clandestinamente introduzidos através da dita Colônia”, acrescentando ainda que “sendo aquela costa [do rio da Prata] de tão grande extensão, era muito difícil, talvez impossível, de detectá-los sem o concurso e a assistência das autoridades espanholas”. Os oficiais castelhanos, no entanto, não se mostravam muito colaborativos, pois ao invés de entregar para a Companhia os escravos de contrabando que eram

apreendidos, ficavam com eles, alegando que estas apreensões não tinham sido feitas pelos próprios ingleses, como previa o tratado do *Asiento*.<sup>15</sup>

O ano de 1735 é chave para compreender a inflexão que marcou a preponderância luso-brasileira no comércio clandestino de escravos no rio da Prata. Nesse ano, forças espanholas comandadas pelo governador de Buenos Aires, Miguel de Salcedo, iniciaram um longo cerco à Colônia do Sacramento, procurando desalojar os portugueses daquela praça forte. Quando o governo lusitano pediu ajuda aos ingleses recebeu respostas evasivas e nenhum auxílio da frota britânica, justamente porque a posição da Coroa britânica era a de evitar maiores atritos com o governo espanhol, o que poderia novamente afastar o comércio inglês das suas possessões americanas. A situação causou bastante desconforto na Corte portuguesa, o que foi constatado pelo representante britânico em Lisboa, lorde Tyrawly. Relatando uma conferência particular que tivera com o rei Dom João V, este lhe disse que esperava que a Inglaterra estivesse tão insultada quanto Portugal, diante das hostilidades espanholas praticadas no rio da Prata. E teria acrescentado que “nós [ingleses] deveríamos considerar mais a perda da Nova Colônia para o nosso comércio do que ele sentiria, já que esta praça consumia mais tecidos de lã do que todo o Brasil”.<sup>16</sup>

O fato é que se os ingleses continuavam preponderantes no contrabando de artigos manufaturados, os portugueses estavam se assenhoreando aos poucos do comércio de cativos. No início de 1736 o monarca espanhol enviava ordens para que seus oficiais residentes em Buenos Aires auxiliassem a Companhia, procurando interromper a introdução ilícita de escravos provenientes da “maliciosa” Colônia portuguesa, objetivo que se demonstrou, ao final das contas, inatingível.<sup>17</sup> A concorrência não se limitava ao contrabando de escravos, no entanto. Em abril de 1736 os portugueses da Colônia assaltaram, saquearam e atearam fogo ao estabelecimento – uma espécie de mini-feitoria para armazenamento de couros – que a Companhia mantinha no arroio de las Vacas, próximo a atual cidade de Carmelo, no Uruguai (MIR, 2008, p. 61). O ataque luso ao depósito da *South Sea Company* causou um prejuízo de cerca de 1400 pesos fortes aos ingleses, além de desalojá-los das proximidades da

Colônia do Sacramento, fazendo como que eles tivessem que ir a partir de então a Montevideú para fazer os carregamentos de couros que eram levados para a Europa.<sup>18</sup>

A concorrência portuguesa no contrabando de escravos era tão intensa, que chegou a ser denunciada até mesmo pelas autoridades castelhanas. Em uma carta escrita a Tomás Geraldino por José da la Quintana, o feitor espanhol em Buenos Aires pedia uma carruagem para poder deslocar-se “ao largo do Mar del Plata [Rio da Prata]” e vigiar que os portugueses não introduzissem escravos desde o Brasil, no caso, desde a Colônia do Sacramento (FERNÁNDEZ DURAN, 2001, p. 251-252).<sup>19</sup>

Apesar das reclamações e eventuais atritos, enquanto os ingleses estiveram em Buenos Aires, a praça portuguesa foi útil aos seus desígnios. Afinal, mesmo com a concorrência acirrada no comércio ilegal de escravos, a Nova Colônia foi sempre uma fonte de mercadorias de contrabando e provisões. Ainda em 1738, as mercadorias eram enviadas desde a Colônia em pequenas embarcações, diretamente aos navios do *Asiento* ancorados no rio da Prata; outros barcos faziam então transbordo desses artigos para os domínios de Sua Majestade Católica (NELSON, 1945, p. 60-61). Com o início de nova guerra anglo-castelhana em 1739 (a denominada Guerra da Orelha de Jenkins) suspendeu-se novamente o *Asiento*, procedendo-se à expulsão dos feitores ingleses de Buenos Aires e abrindo caminho para a hegemonia portuguesa no contrabando de escravos no rio da Prata. Embora alguns autores (MIR, 2008, p. 104) defendam a ideia de que as atividades escravistas britânicas não tenham cessado efetivamente na década de 1740, sugerindo a continuidade operativa da Companhia desde o baluarte “anglo-português” da Colônia, as evidências que temos indicam que os ingleses são na prática substituídos no tráfico negreiro platino pelos luso-brasileiros.<sup>20</sup>

## Traficantes de escravos na Colônia do Sacramento

O contrabando de escravos feito a partir da Colônia do Sacramento envolvia uma diversidade de agentes, começando com os traficantes locais, residentes na praça. Os dados disponíveis para

o período 1735-1752 mostram que uma parcela considerável dos mercadores e homens de negócio sacramentinos esteve envolvido de alguma forma ao trato negreiro. Estes agentes locais, atuantes no contrabando platino, estavam por sua vez vinculados aos homens de negócios fluminenses e baianos, quase todos também envolvidos no comércio de escravos. Em geral, a prática do contrabando não era registrada, por motivos evidentes, mas através dos registros de óbitos de escravos se tornou possível saber as identidades desses agentes, desvelando – ainda que de forma parcial – as redes que se formavam para que o tráfico negreiro fosse possível.

A partir do começo da década de 1740, o novo pároco da Colônia do Sacramento passou a registrar detalhadamente nos livros paroquiais os nomes dos proprietários e consignatários dos cativos que eram trazidos para a praça mercantil. O uso das fontes paroquiais apresenta certamente alguns problemas metodológicos em relação às fontes tradicionais, a começar pelo fato de que elas não revelam os nomes de todos os traficantes de escravos. Ademais, por seu caráter fortuito, elas impedem que se tenha alguma quantificação mais exata, pois aqueles cativos que não faleciam na Colônia do Sacramento ou aqueles que já vinham batizados da África simplesmente escapam dos assentos feitos pelos párocos. Porém, com dados seriais que muitas vezes compreendem diversas gerações, esses repositórios de informação sobre batismos, casamentos e óbitos podem ser usados de forma inovadora (STARK, 2009, p. 492). Entre 1735 e inícios de 1752, um total de 1017 escravos foram sepultados na Colônia do Sacramento, dos quais pelo menos 250 cativos foram inequivocamente objeto de negociação entre interessados do Rio de Janeiro e da Bahia e moradores e traficantes da praça platina. Um exemplo, no registro feito em 20 de maio de 1748: “*Sebastião, preto boçal angola, que disse Gonçalo da Costa lbe era consignado por Luís Coelbo Ferreira, morador da cidade da Bahia*”.<sup>21</sup> Basicamente é possível obter alguma informação sobre os escravizados (grau de “aculturação” e regiões de procedência), mas também dados a respeito dos agentes envolvidos no tráfico, tanto na Colônia, quanto nas principais praças negreiras da América lusa.

Os homens de negócio e mercadores da Colônia relacionavam-se fundamentalmente com seus congêneres sediados nas duas principais praças mercantis brasileiras do século XVIII: Rio de

Janeiro e Salvador. Essas redes mercantis eram particularmente importantes no tráfico de escravos, sendo que o envolvimento direto dos homens de negócio e mercadores da Colônia do Sacramento no tráfico negreiro era expressivo. Foi possível identificar a presença de pelo menos 34 traficantes nos livros de óbitos de escravos, ou seja, cerca de 30% da comunidade mercantil atuante na praça entre os anos de 1737-1777.<sup>22</sup> Se observamos mais de perto esse sub-grupo de comerciantes, encontraremos alguns traficantes de escravos muito atuantes, a julgar pelo número de oportunidades em que registraram o falecimento dos escravos que estavam em seu poder. No entanto, a grande maioria dos traficantes da Colônia aparece poucas vezes nos registros de óbitos: mais de 80% registram de 1 a 5 falecimentos no período considerado, o que indica uma atuação mais esporádica no comércio de cativos. Um pequeno grupo formado por quatro traficantes (Diogo Gonçalves Lima, Gonçalo da Costa Cunha, João Borges de Freitas e José da Costa Pereira) consta de 6 a 10 vezes nos assentos, o que mostra um envolvimento mais contínuo no negócio negreiro. Apenas dois comerciantes que aparecem como consignatários mais de dez vezes: Manuel Coelho Rosa (17 vezes) e Bartolomeu Nogueira (11 vezes). Por fim, cabe dizer algo sobre os vínculos com os traficantes baianos e fluminenses. Devido à própria origem da Colônia do Sacramento, praticamente uma “feitoria” fluminense, os traficantes locais mantinham relações preferenciais com seus congêneres do Rio de Janeiro, mas um pequeno e significativo grupo (cerca de um quarto do total) também mantinha contatos e negócios com importantes comerciantes baianos.

Entre os anos de 1748 e 1752, o capitão Manuel Coelho Rosa compareceu 23 vezes diante do pároco local, informando a morte de escravos que estavam em seu poder.<sup>23</sup> Em somente um dos registros de óbito, no caso da mulatinha Ana “párvula”, o sepultamento foi na Matriz, todos os demais sepultamentos foram no cemitério paroquial. Dos 22 casos associados ao tráfico negreiro, em 14 (63%) os escravos que morreram aparecem designados como moleques ou molecas. Mais da metade (12) também foram descritos pelo pároco como “boçais”, ou seja, ainda não eram considerados “ladinos” que dominavam os fundamentos da religião católica e da língua portuguesa. Daqueles escravos que tiveram a origem identificada,

em 13 casos a região de procedência foi Angola, sendo que somente três cativos eram provenientes da Costa da Mina. Manuel Coelho Rosa atuava na rota que ligava a Colônia do Sacramento com Salvador, já que a maioria dos proprietários dos cativos que ele levou à sepultura residiam na Bahia, entre eles José Vaz de Carvalho, Luís Coelho Ferreira e Paulo Ribeiro do Vale, todos eles reputados homens de negócio soteropolitanos. Em dois registros constava o nome do comprador dos escravos em Buenos Aires, um certo Dom Pedro Coelho, que não chegou a receber os moleques angolanos que havia comprado do capitão Manuel Coelho Rosa.

Para concluir este esboço, uma característica notável do grupo de traficantes sacramentinos aponta para o seu acesso privilegiado aos postos militares e de ordenanças. Três quartos do grupo tinha alguma patente, sendo a maioria na graduação de capitão, sendo que alguns desses mercadores detinham postos “honoríficos” de capitães de algumas das ilhas fluviais vizinhas à Colônia. José de Barros Coelho era capitão da ilha de São Gabriel e José de São Luiz era capitão da ilha das Duas Irmãs, por exemplo. O acesso e controle a estas pequenas ilhas era essencial para a prática do contrabando, inclusive de escravos.

## Os traficantes do Rio de Janeiro

Durante o século XVIII o Rio de Janeiro se tornou um dos principais portos atlânticos ligados ao tráfico negreiro, juntamente com Salvador. A descoberta das minas auríferas deu um renovado impulso à economia da capitania fluminense, que adquiriu um inequívoco caráter mercantil. Isso significou a ascensão social e econômica dos homens de negócio do Rio de Janeiro, “constituindo-se como uma elite verdadeiramente nova, apartada em sua maioria da antiga nobreza da terra” (SAMPAIO, 2007, p. 253).

A crescente importância das atividades mercantis durante o século XVIII faz com que essa nova elite de comerciantes se diferenciasse cada vez mais da elite agrária, fortalecendo-se economicamente e passando a ter sua própria esfera de ação – controlando o mercado de bens urbanos, de crédito e, claro, o comércio de

escravos. Formou-se um conjunto de negociantes de escravos novos constituído de pessoas de distintos níveis econômicos e sociais: negociantes retalhistas com armazéns e atacadistas de grosso trato que tinham interesses no comércio negreiro, além de mestres de navios e pequenos comerciantes, muitos deles atravessadores de escravos. Entre esses homens, um pequeno grupo especializou-se no comércio de escravos, totalizando 36 agentes mercantis ou cerca de 18% do total dos comerciantes que atuavam na praça do Rio de Janeiro entre os anos de 1753 e 1766 (CAVALCANTI, 2005, p. 49-50).

Em meados do século XVIII, o número de cativos que ingressava pela praça fluminense superava a marca de 7000 escravos anuais (CAVALCANTI, 2005, p. 64), dos quais talvez cerca de 10% fossem encaminhados para o extremo sul da América portuguesa.<sup>24</sup> Entre 1737 e 1752 foram registrados 154 óbitos de escravos na Colônia do Sacramento cujos proprietários residiam no Rio de Janeiro, cerca de 62% do total de assentos onde fica evidente a prática do tráfico.<sup>25</sup> Foi possível identificar cerca de uma centena de nomes diferentes, sendo que os dados demonstram a participação de diversificados agentes sociais no tráfico fluminense para o Rio da Prata, entre eles membros da administração régia (oficiais da Alfândega, da Casa da Moeda e da Fazenda Real), capitães de embarcações, eclesiásticos, militares e oficiais mecânicos. Em destaque estão evidentemente alguns dos homens de negócio da praça carioca, além de indivíduos simultaneamente ligados aos ofícios fazendários e à arrematação dos contratos régios.

Dos 95 proprietários de escravos que moravam no Rio de Janeiro, 29 correspondem a comerciantes (cerca de 30%). Eles foram identificados através do cruzamento das fontes paroquiais com as fontes administrativas e inquisitoriais. Os nomes surgidos nos livros de óbitos foram cruzados com os dados da documentação enviada ao Conselho Ultramarino, bem como com algumas habilitações de familiares do Santo Ofício. Com recurso ao método onomástico tentamos obter uma quantidade significativa de informações sobre estes negociantes que traficaram escravos para a Colônia do Sacramento, com o intuito de traçar um breve perfil desse grupo.

Muitos são referidos como homens de negócio, uma titulação que, segundo a auto-definição existente no Compromisso da Mesa

do Bem Comum do Comércio do Rio de Janeiro significava “comerciar do mar em fora”, ou seja, estar vinculado ao comércio de longa distância. Os “homens de negócio” se constituíam na elite comercial propriamente dita, estando no topo da hierarquia mercantil, atuando no comércio transatlântico ou inter-colonial. Eles lidavam com comércio atacadista e tinham interesses diversificados, investindo em bens imóveis e arrematação de impostos (DONOVAN, 1990, p. 256). Cabe dizer que esses agentes mercantis estavam envolvidos em muitos outros negócios, sendo o tráfico de escravos uma forma ocasional de aumentar seus rendimentos.

Alguns dos traficantes fluminenses de escravos tinham cargos de oficiais em corpos de ordenanças, organizações milicianas que contribuía para a manutenção da ordem social, além de conferir prestígio aos seus ocupantes e a possibilidade de formar redes de clientela. Ou seja, ocupar estes postos contribuía para sua mobilidade social ascendente, apesar dos limites existentes para os comerciantes do Antigo Regime, como a quase exclusão dos cargos da alta hierarquia das ordenanças (SAMPAIO, 2010, p. 471). A maioria atingia a patente de capitão, com poucos chegando aos postos máximos, como o sargento-mor Jácome Ribeiro da Costa ou o capitão-mor Anacleto Elias da Fonseca. Este último foi um dos principais personagens da cena política e econômica fluminense setecentista. Em 1742 ele foi aceito como familiar do Santo Ofício, ainda morador em Lisboa e era comissário de fazendas para o Rio de Janeiro. Em 1744, consegue licença para mandar da Bahia uma embarcação para Benguela a fim de carregar escravos (PESAVENTO, 2013, p. 126-130).<sup>26</sup>

Uma parte relevante da amostra de negociantes de escravos fez parte da administração colonial em algum momento das suas trajetórias, ocupando cargos na Fazenda Real, na Alfândega, na Casa da Moeda, na Mesa do Bem Comum e na Junta de Comércio, por exemplo. Ocupar cargos na administração colonial era uma forma complementar de obter rendimentos, especialmente nas instituições fazendárias. Evidentemente que o acesso a essas posições interessava ao conjunto do grupo mercantil, mas com isso quero enfatizar que uma pequena elite de traficantes esteve diretamente envolvida com a estrutura administrativa do Estado colonial português.

Se existia uma repartição estratégica para os negociantes, essa instituição era a Fazenda Real. Ela deveria fiscalizar e garantir o bom funcionamento da cobrança de impostos no Rio de Janeiro, supervisionando os departamentos da tesouraria-geral, da contadoria, da Provedoria, da Alfândega e da Casa da Moeda (ALDEN, 1968, p. 282). Por isso não surpreende a presença de traficantes que ocuparam o cargo de almoxarifes, como no caso de Antônio Alvares de Oliveira, também membro da Mesa do Bem Comum ou o abastado homem de negócios Domingos Correia Bandeira.<sup>27</sup> Diversos comerciantes ocuparam posições de relevo na administração fazendária, além dos mencionados, aparece também o traficante Agostinho de Faria Monteiro, que foi recebedor da Fazenda Real entre os anos de 1755 e 1757.<sup>28</sup>

Os cargos ligados à Alfândega tinham também grande importância por serem altamente rentáveis e, principalmente, pelo seu caráter estratégico, “pois estava ligado à atividade principal” dos comerciantes (SAMPAIO, 2010, p. 465). Os traficantes ocuparam cargos de relevo na hierarquia dessa repartição, como nos casos do juiz da Alfândega Domingos Martins Brito ou do tesoureiro Luís Duarte Francisco.<sup>29</sup> Alguns disputavam com avidez estas posições, dispondo-se a pagar quantias relativamente elevadas para ocupar determinados cargos, como o traficante Bernardo Pereira de Faria, que deu como “donativo” a quantia de 460\$000 réis para se tornar escrivão da balança da Alfândega.<sup>30</sup> Mais arrojado ainda foi o homem de negócio Antônio Lopes da Costa que arrematou pelo período de três anos em 1747 o cargo de porteiro e guarda da Alfândega por 2:900\$000 réis. Este último foi ainda deputado da Junta do Comércio em 1753, era proprietário de diversos navios e estava envolvido em várias atividades mercantis, inclusive no comércio de tecidos com a Índia. Diferentemente de muitos comerciantes, acabou casando no Rio de Janeiro com uma filha da “nobreza da terra”, estabelecendo-se em definitivo na cidade (OLIVEIRA, 2014, p. 267 e 275).<sup>31</sup>

Por seu turno, os cargos ligados à Casa da Moeda, por exemplo, eram igualmente bastante visados: suas atividades eram fundamentais para a cunhagem do numerário, tanto em ouro, como em prata, além de garantir um importante capital político, pois a instituição era essencial para o funcionamento da economia colonial

(SOUSA, 2006, p. 153-154).<sup>32</sup> Já os comerciantes, ao ocuparem esses cargos, procuravam benefícios econômicos, fiscais, políticos e sociais, buscando um relacionamento mais direto com a Coroa. Os traficantes apareciam como oficiais dessa instituição, caso de Antônio de Oliveira Durão, homem de negócios que contrabandeou escravos para a Colônia nos anos de 1751-1752 e que apareceria pouco depois como procurador do Cabido da Casa da Moeda do Rio de Janeiro.<sup>33</sup> Mas alguns comerciantes de escravos do Rio de Janeiro faziam parte dos chamados “moedeiros de número”: este cargo contava com grande participação dos homens de negócio, pois exigia habilidades desenvolvidas por eles em seu cotidiano e possibilitava aos seus ocupantes prestígio social e isenções fiscais. Dentro do grupo investigado constam como moedeiros do número os negociantes Domingos Correia Bandeira, Domingos Martins Brito, Jácome Ribeiro da Costa e João Gonçalves da Costa.<sup>34</sup>

Cabe ainda apontar que os traficantes estavam representados na Mesa do Bem Comum do Comércio, criada em 1753 (depois, Junta do Comércio, a partir de 1756). Essas instituições procuravam estabelecer regras para o comércio, bem como formalizar as relações entre comerciantes e amparar a atividade mercantil. Para os homens de negócio era evidente a importância de fazer parte destas duas instituições, que davam identidade a esse grupo. Assim, aparecem como membros fundadores da Mesa do Bem Comum, Antônio Álvares de Oliveira, Antônio de Oliveira Durão, Antônio José Diniz. Da Junta do Comércio faziam parte Antônio Lopes da Costa e Antônio Ramalho, ambos designados como traficantes de escravos novos em 1758.<sup>35</sup>

Por fim, o grupo dos arrematadores dos principais contratos da capitania do Rio de Janeiro, formavam parte do topo da elite dessa sociedade, pois a cobrança de impostos garantia rendimentos extras e prestígio social, já que a arrecadação tributária do império português se dava em grande parte através deste mecanismo (PESAVENTO; GUIMARÃES, 2013, p. 81-87). Para ser arrematador, era necessário possuir boa capacidade financeira (para convencer a Coroa e para conseguir fiadores), além de uma rede bem articulada de procuradores para investimentos de longas distâncias. Por ser preciso ter um bom cabedal e boas relações, a arrematação de contratos tornava-se um

fator de distinção social significativo. Entre os principais contratadores envolvidos com o tráfico negreiro para o Prata, temos Anacleto Elias da Fonseca e Antônio de Oliveira Durão, arrematadores do contrato dos dízimos do Rio de Janeiro. Além deles, outro nome de destaque era o capitão Domingos Ferreira da Veiga, que remeteu um carregamento de escravos para a Colônia em 1743. Ele também foi contratador da Dízima do Rio de Janeiro e administrador do contrato dos direitos dos escravos que saem do Rio de Janeiro para as Minas e outras localidades. Em 1748, aparece em um requerimento, onde se queixava dizendo que “há muitos anos não se navega do Rio de Janeiro até a Nova Colônia”, porque nunca foi permitido navegarem em “direitura” as embarcações nacionais, que sempre vieram buscar as frotas do Brasil para com elas voltarem ao Reino, e que “o comércio da Colônia de muitos anos se acha restrito para esta parte [Rio de Janeiro], pois não se navega para lá sem licença”.<sup>36</sup> Com licença ou não, muitas embarcações fluminenses devem ter enviado para o extremo sul uma quantidade expressiva de escravos contrabandeados, oriundos especialmente da África Centro Ocidental.

## **Traficantes na cidade da Bahia**

Se os negociantes fluminenses tinham a hegemonia no tráfico negreiro para o rio da Prata no período analisado, os comerciantes soteropolitanos também estavam presentes nas fontes, embora em menor escala, evidentemente. Cabe lembrar que no século XVIII, Salvador se constituía em um dos grandes portos atlânticos do Brasil, rivalizando com o Rio de Janeiro. Nos documentos setecentistas, aparecia como a “cabeça de Estado”, indicando a centralidade que a cidade exercia no interior da capitania da Bahia, da colônia e do próprio Império português. A historiografia recente tem reconhecido que “se houve alguma perda de importância com a transferência da capital para o Rio de Janeiro em 1763, esta não alterou a condição de centralidade/capitalidade econômica da cidade” (SOUSA, 2016, p. 102).

Um dos motivos dessa centralidade da cidade da Bahia era sem dúvida o tráfico negreiro, sendo que até meados do século XVIII, Salvador recebia mais escravos do que o Rio de Janeiro

(RIBEIRO, 2008, p. 153).<sup>37</sup> Esta situação mudaria na segunda metade do século, mas para o período em tela deve ser levada em conta a pujança do tráfico baiano, que inclusive re-exportava parte das suas importações para o Rio de Janeiro.<sup>38</sup> Originalmente, a comunidade mercantil residente na cidade da Bahia era pequena.<sup>39</sup> Mas a partir do princípio do século XVIII, o contingente e a posição social dos negociantes teria um incremento, a partir da criação da Mesa do Bem Comum em 1726 (FLORY, 1978, p. 266). Esta associação era formada principalmente por negociantes que traficavam escravos com a Costa da Mina, entre eles alguns que também operavam no rio da Prata.<sup>40</sup> Na *Notícia geral de toda esta Capitania da Bahia* elaborada em 1759 por José Antônio Caldas, o autor relaciona 120 “homens de negócio, mercadores, traficantes e todas as mais pessoas que na cidade da Bahia vivem de algum gênero”.<sup>41</sup> Destes, quase metade estavam envolvidos no comércio transatlântico de cativos (RIBEIRO, 2006, p. 16).

Retomando os vínculos existentes entre a Bahia e a Colônia do Sacramento, temos que em 22% (55 de 250) dos registros de óbitos de escravos analisados, os proprietários dos escravos enviados para o entreposto platino eram residentes em Salvador. Foram identificados 43 diferentes nomes entre 1735 e 1752, dos quais temos alguma informação para cerca de vinte indivíduos. Assim como no caso do Rio de Janeiro, predominam os comerciantes, muito embora também apareçam os detentores de ofícios na administração colonial, armadores de navios e eclesiásticos. O padrão é semelhante ao já descrito para o porto fluminense, destacando-se os homens de negócio e mercadores de loja como os principais traficantes.

Um destes poderosos homens de negócio era o capitão Luís Coelho Ferreira, que entre 1748 e 1751, aparece como proprietário de escravos sepultados no cemitério da Colônia do Sacramento. Ele foi um dos negociantes baianos mais atuantes tanto no comércio atlântico de escravos quanto na sua redistribuição para as áreas mineadoras da América portuguesa. No seu processo de habilitação de familiar do Santo Ofício, iniciado em 1735, foi descrito da seguinte forma: “É morador na Praia desta Cidade, freguesia de Nossa Senhora da Conceição ao Arco de Ignácio Alvares, e que vive de sua loja de fazendas secas e de seu negócio que faz como mercador e de suas

comissões”. Nesse momento da sua trajetória, ainda jovem (tinha cerca de 30 anos) e solteiro, ele aparece somente como mercador com “loja de fazendas”. Alguns anos depois, em 1743, pouco antes de casar com Maria Dias do Vale, ele já se declarava como homem de negócio, morador na cidade da Bahia.<sup>42</sup> Era também tido por Caldas como um dos “homens de negócios em que na cidade da Bahia se considera maior inteligência nos preceitos mercantis, e capacidade para freqüentar o comércio”. Em 1757 como um dos “oito homens de negócio dos mais principais dessa praça”, sendo também armador e proprietário de navios (XIMENES, 2012, p. 243). Em 1761 arrematou por 16 mil cruzados (6:400\$000 réis) a hereditariedade do cargo de Guarda-mor da Alfândega da Bahia (RIBEIRO, 2006, p. 19-23). Ferreira operava na rota do tráfico negreiro entre Luanda e Brasil (e também tinha interesses na Costa da Mina). Trazidos para a Bahia, esses escravos eram revendidos em diversas regiões da América portuguesa, o que deu origem a um complexo sistema de créditos e débitos que conectava esse homem de negócios com seus pares nas diversas praças (ADELMAN, 2006, p. 81).

Uma recorrência notável é a presença de comerciantes ligados à Casa da Moeda da Bahia<sup>43</sup> como oficiais, casos de Alexandre de Campos Lima e José Vaz de Carvalho. Alexandre de Campos Lima era um homem de negócios envolvido em diversas atividades além do eventual tráfico negreiro: arrematou por sete vezes as rendas da Balança da Praia e em 1760 foi nomeado escrivão da receita e despesa da Casa da Moeda. (SOUSA, 2012, p. 230).<sup>44</sup> Por seu turno, José Vaz de Carvalho aparece no início da década de 1750 enviando escravos para a Colônia do Sacramento. Na relação de Caldas (1759) é apontado como tendo negócios “para o Reino e sua loja”. Em 1764 consta na documentação do Conselho Ultramarino como ocupante do cargo de tesoureiro da Casa da Moeda.<sup>45</sup>

Mas, da mesma forma que no Rio de Janeiro, os homens de negócio também aparecem como moedeiros do número. Em 1762, existiam 42 moedeiros atuantes na Bahia, todos comerciantes com seus caixeiros e escravos. Entre eles Jacinto José Coelho e Joaquim Inácio da Cruz, ambos envolvidos com o tráfico negreiro para a Colônia do Sacramento.<sup>46</sup> Cabe assinalar que os moedeiros, embora não fossem oficiais da Casa da Moeda, nela prestavam trabalho de

forma intermitente, desde que o serviço exigisse sua assistência. Entre as funções exercidas contavam-se a de compradores de metais preciosos (SOUSA, 2006, p. 41).

Pelo menos um dos traficantes – Lourenço da Silva Niza – seria ainda deputado da Mesa de Inspeção da Bahia.<sup>47</sup> Ele é listado como homem de negócio em duas relações compostas por Caldas: em ambas seu nome é citado associado à prática de “dinheiro a avanças”. Sua atividade de prestamista para o tráfico de escravos apareceu com clareza quando em 25 de junho de 1756, o capitão negroiro Manoel da Fonseca escreveu seu testamento (estava de partida para a África), para que seus negócios fossem conhecidos: “Declaro que para o poder fazer pedi ao Senhor Lourenço da Silva Niza um conto e seiscentos mil réis a [juros de] dezoito por cento para lhe pagar na volta da minha viagem [...] Levo mais bastante dinheiro em prata para trocar na Costa da Mina” (SOUZA, 2011, p. 169-170). É bastante tentador imaginar que esse “dinheiro de prata” pudesse ser oriundo de negócios realizados por Niza na Colônia do Sacramento, embora não haja nenhuma evidência conclusiva a esse respeito. A moeda de prata não era utilizada no resgate de cativos, mas os agentes no litoral africano adquiriam mercadorias asiáticas – especialmente têxteis – que entravam posteriormente nas aquisições de escravos (ACIOLI; MENZ, 2008, p. 51). De todo modo, este caso demonstra que nem somente com ouro, tabaco e cachaça eram feitos os negócios negreiros no litoral africano.<sup>48</sup>

Seja como for, Manoel da Fonseca desembarcou da viagem muito doente, e poucas semanas depois faleceu. Lourenço da Silva Niza, seu testamenteiro, “recebeu os trinta africanos novos em 28 de outubro de 1757. Cabia a ele alugar um local para mantê-los armazenados, cuidar daqueles que chegaram doentes e dos que adoeceriam, bem como alimentá-los até o dia da venda”. Os escravos trazidos por Manoel demoraram para serem vendidos, pois como o capitão negroiro não tinha família na Bahia, a negociação destes escravos dependia das decisões judiciais que se prolongaram. Por fim, depois de passar um ano e meio presos a correntes, os escravos foram a leilão em praça pública no dia 24 de abril de 1759” (SOUZA, 2011, p. 176). Esse episódio mostra a atuação direta do negociante no tráfico de escravos, seja como financiador de parte da empreitada

ou responsável pela venda dos cativos. Mas também mostra as conexões negreiras que uniam o distante rio da Prata com a Bahia.

## Considerações finais

A presença portuguesa no rio da Prata remonta ao domínio lusitano dos negócios negreiros na América espanhola durante boa parte da União Ibérica. Os portugueses detiveram o *Asiento* de escravos até 1640, tendo perdido a concessão para os franceses e depois ingleses. Neste sentido, a fundação da Colônia do Sacramento em 1680 marcou o retorno dos luso-brasileiros para a região platina e também o retorno do comércio de escravos, atividade que se acentua no século XVIII e vai se contrapor ao poderio dos interesses ingleses consubstanciado na *South Sea Company*. Não obstante, o histórico de aliança diplomática entre Portugal e Inglaterra, no campo específico do tráfico de escravos a relação apresentava tensões, que afetava precisamente o ramo buenairense das operações da Companhia. O final do *Asiento* inglês abriu caminho para que os portugueses se assenhoreassem do comércio escravista, apesar de todas as restrições legais que porventura pudessem existir. O alvará de 1751 não chegou a modificar a situação do contrabando substantivamente, sendo que nos anos seguintes o tráfico ilícito de escravos continuou bastante intenso na Colônia do Sacramento.

O contrabando trans-imperial de escravos envolvia uma série de agentes, que formavam uma complexa rede conectando os portos africanos com os compradores de escravos da América hispânica. Ela se iniciava com os negociantes de escravos que operavam nos portos angolanos ou com os capitães negreiros que adquiriam escravos na Costa da Mina, passando pelos mercadores e homens de negócio que atuavam nos portos principais da América lusa. Desde Salvador ou Rio de Janeiro os escravos eram despachados na “terceira perna” do tráfico, vindo para o extremo sul dos domínios portugueses. Finalmente, chegando na Colônia, os cativos eram negociados pelos traficantes sacramentinos com os vizinhos castelhanos de Buenos Aires, de onde ainda podiam ser reenviados para o Chile ou o Alto Perú. Evidentemente, os registros de óbitos

de escravos capturam apenas um fragmento dessa rede, mas nos permitiram conhecer melhor quem eram os comerciantes que atuavam no tráfico negreiro no entreposto português do Prata, além de nos revelar também os nomes dos agentes mercantis estabelecidos no Rio e na Bahia. A partir destes nomes, foi possível traçar um rápido perfil dos traficantes de escravos luso-brasileiros, um perfil que não é, na verdade, muito diferente dos comerciantes coloniais em geral. Os homens de negócio da América lusa, como se sabe, buscavam a promoção social através da ocupação de cargos e ofícios, bem como procuravam distintas formas de acumulação mercantil.

A presença de traficantes ocupando posições na administração colonial, especialmente nos cargos fazendários e alfandegários não deve causar estranheza, na medida em que estas instituições estavam diretamente ligadas à ocupação mercantil. Não parece ser casual também a presença de traficantes que tinham negócios no rio da Prata como oficiais da Casa da Moeda ou como moedeiros. Para além dos privilégios decorrentes aos pertencimento a essa corporação, o acesso facilitado à matéria prima metálica poderia ser um trunfo para aqueles que ocupavam esses cargos e podiam fornecer prata para a cunhagem de moedas<sup>49</sup> ou para a realização do próprio tráfico, como foi visto no caso do traficante baiano Lourenço da Silva Niza.

O ouro brasileiro, a prata espanhola, o tabaco baiano, a cachaça fluminense, além dos têxteis orientais e manufaturados europeus permitiram que as conexões negreiras se tornassem possíveis, conectando os domínios ibéricos na América meridional com as diversas regiões africanas, no processo de formação do complexo econômico do Atlântico sul. Essas conexões fizeram com que o tráfico de escravos luso-brasileiro pudesse se desenvolver ao longo da primeira metade do século XVIII na região platina, suplantando a atuação da *South Sea Company* e consolidando a hegemonia dos traficantes portugueses nas franjas dos Impérios ibéricos. A força desse tráfico clandestino sobreviveria inclusive ao final da própria Colônia do Sacramento, com o enraizamento dos contrabandistas lusos na Banda Oriental.

## SLAVE TRADE CONNECTIONS: SLAVE SMUGGLERS IN THE SOUTH ATLANTIC (RÍO DE LA PLATA, 1730-1752)

**Abstract:** The article tries to show how the Portuguese built their hegemony in the slave smuggling business to the Rio de la Plata during the first half of the 18th century. In the decade of 1730 a new conjuncture begins, marked by changes in the political context and the new Anglo-Spanish war that interrupted the operations of the South Sea Company on the River Plate. This paved the way for the predominance of the Portuguese merchants, with Luso-Brazilian traffickers gradually taking over the slave trade by establishing the necessary Atlantic connections to form a network of agents involved in the illicit trade of captives. Trans-imperial smuggling of slaves connected the Luso-Brazilian traffickers operating in the Colonia do Sacramento to the two main slave ports of Portuguese America (Rio de Janeiro and Salvador).

Keywords: Slave trade. *Asiento*. Smugglers. South Atlantic. Colonia do Sacramento.

### Notas

<sup>1</sup> A pesquisa que deu origem a este artigo teve apoio financeiro da CAPES e do CNPq.

<sup>2</sup> TSTD (Trans-Atlantic Slave Trade Database). [slavevoyages.org](http://slavevoyages.org) - Viagem nº 49845 (01.08.1749). ACMRJ (Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro). Livro 6ª de óbitos de negros, índios, mulatos e cativos (1747-1774), fl. 39v. Para os traficantes angolanos mencionados, ver CANDIDO, 2007, p. 5 e ORIOLI, 2013, p. 101. A expressão “passagem final” é utilizada por O’MALLEY (2014) para fazer referência à etapa final do tráfico, a redistribuição de escravos na América portuguesa, após a chegada nos principais portos negreiros.

<sup>3</sup> Além de Salvador e do Rio de Janeiro, no século XVIII Recife era outro porto negreiro importante no Brasil. No entanto, desde 1734 havia uma proibição de comércio direto entre Pernambuco e a Colônia do Sacramento, determinação esta que deve ter afastado os traficantes pernambucanos do rio da Prata. Em 1747 a Câmara do Recife solicitou a revogação desta proibição, mas o pedido foi negado pelo governador da capitania, o Conde dos Arcos. AHU-PE. Cx. 66, D. 5601.

<sup>4</sup> Os mercadores do Rio de Janeiro se intrometeram na exclusividade britânica desde cedo, atendendo a uma demanda crescente por escravos, contrabandeados através da Colônia do Sacramento. A interrupção do *Asiento* em 1739 abriu ainda maiores possibilidades aos “brasileiros” no suprimento de escravos para o rio da Prata nos anos 1740. Sobre o alvará de 1751, ele teria a intenção de excluir os traficantes “brasileiros” das colônias espanholas, mas teria levado a um “comércio

indireto nominalmente legal através do Rio para a Colônia dos Sacramento na década de 1750". (MILLER, 1988, p. 484-485).

<sup>5</sup> *Apięza de Índias* era uma medida utilizada para classificar os escravos. Era o equivalente a um escravo masculino adulto, saudável e apto para o trabalho. Os demais escravos eram contabilizados como frações de uma *pieęza*.

<sup>6</sup> Gervasoni considerou Buenos Aires uma cidade de grande extensão, habitada por cerca de 24 mil pessoas, das quais um terço pelo menos era formada por escravos. *Buenos Aires y Cordoba en 1729 segun cartas de los padres C. Cattaneo y C. Gervasoni, S.J.* Buenos Aires: Compañia de Editoriales y Publicaciones Asociadas, 1941 (carta del padre Carlos Gervasoni al padre Comini. Buenos Aires, 9 de junio de 1729, p. 197-207 (citação na p. 199-200).

<sup>7</sup> BL (British Library), Add. MS 32770, fl. 244v. Carta do secretário Wescomb para Benjamin Keene. Londres, 10/12/1730.

<sup>8</sup> BL, Add. MS 25553, fl. 85v-86. Informe do capitão Goldsborough ao Comitê de Correspondência da South Sea Company. Londres, 05/08/1731.

<sup>9</sup> As ditas represálias decorriam dos atritos diplomáticos entre Espanha e Inglaterra durante o período de execução do *Asiento*. Neste momentos, as feitorias tinham suas atividades suspensas.

<sup>10</sup> Os números totais apresentados por SORSBY (1975) são ligeiramente inferiores aos levantados por PALMER (1981). No período 1722-1728, o número médio anual de 833 escravos eram introduzidos em Buenos Aires; no período seguinte (1729-1740), entraram, em média, 436 escravos por ano.

<sup>11</sup> A maior parte dos historiadores chama a atenção para a dependência econômica e política de Portugal em relação à Inglaterra, intensificada no século XVIII. Embora a aliança diplomática fosse inegável, a atuação dos traficantes luso-brasileiros no Prata prejudicava os interesses da *South Sea Company*, uma companhia privada, mas que tinha íntimos vínculos com o Estado britânico, sendo inclusive responsável pela administração do débito público da Inglaterra (PAUL, 2009, p. 2).

<sup>12</sup> BL, Add. MS 25553, fl. 120-122. Londres, 04/05/1732 e Add. MS 32779, fl. 15. Court of Directors to Mr. Benjamin Keene, Londres, 27/10/1732.

<sup>13</sup> BL, Add. MS 25554, fls. 75v-76. Informe do Comitê de Correspondência. Londres, 07/02/1733.

<sup>14</sup> BL, Add. MS 25554, fl. 182-182v. Informe do Comitê de Correspondência. Londres, 02/12/1735.

<sup>15</sup> BL, Add MS 32788, fl. 169-169v. Court of Directors of the Royal Asiento to Benjamin Keene. Londres, 04/07/1735.

<sup>16</sup> National Archives. State Papers Portugal, SP 89/38/104, fls. 285-285v. Lord Tyrwaly to Duke of Newcastle. Lisboa, 19/02/1736.

<sup>17</sup> AGI (Archivo General de Indias, Sevilla). Indiferente General, 2769. Carta de Felipe V ao governador e oficiais reais de Buenos Aires, 19/10/1736.

<sup>18</sup> AGN (Archivo General de la Nación, Buenos Aires). División Colonia, Tribunales, Legajo C, n<sup>o</sup> 13, expediente 6.

<sup>19</sup> A partir de 1732, para tentar evitar o contrabando, o governo espanhol decidiu manter um feitor em cada porto onde atuasse a Companhia inglesa. Estes feitores deviam reportar-se diretamente a Tomás Geraldino, o diretor que representava os interesses espanhóis na sede da South Sea Company em Londres.

<sup>20</sup> Lucio Mir levanta algumas evidências (como a apreensão em 1742 de um paquebote inglês carregado de prata em frente à Colônia) de que o contrabando britânico seguiria incólume após o final do *Asiento*. Muito embora ele esteja correto no que se refere ao comércio ilícito em geral, no que tange ao comércio ilegal de escravos os portugueses parecem ter adquirido prevalência.

<sup>21</sup> ACMRJ. Livro 6<sup>a</sup> de óbitos de negros, índios, mulatos e cativos (1747-1774), fl. 12v.

<sup>22</sup> De um total de 116 agentes mercantis atuantes na Colônia, 34 foram identificados nos livros de óbitos.

<sup>23</sup> Somamos os 17 registros onde ele aparece como consignatário com os 6 onde ele consta como proprietário dos escravos sepultados. Manuel Coelho Rosa, natural da freguesia da Sé da cidade do Porto, casou-se na praça platina em 27 de novembro de 1751 com Dona Vitória Silveira de Lacerda, tendo por testemunhas o governador da Colônia Luiz Garcia de Bivar e o também traficante de escravos Antônio da Costa Quintão. ACMRJ. Colônia do Sacramento - Livro 1<sup>o</sup> de Batismos, casamentos e óbitos, fl. 209v.

<sup>24</sup> Entre 1735 e 1752 o porto do Rio recebeu 132.677 cativos africanos, uma média de cerca de 7400 escravos anuais. A estimativa de 10% enviados para o extremo sul pode estar sub-dimensionada, mas é compatível com os dados trazidos por observadores contemporâneos, que apontam números entre 400 e 1200 escravos contrabandeados por ano através da Colônia do Sacramento.

<sup>25</sup> Por evidência, consideramos todos aqueles registros onde havia um consignatário residente na Colônia do Sacramento e um proprietário de escravos residente no Rio de Janeiro.

<sup>26</sup> AHU-RJ. Cx. 203, D. 14315.

<sup>27</sup> AHU-RJ. Cx. 53, D. 5312 e Cx. 28, D. 2957. Entre as atribuições dos almoxarifes estava fiscalizar – juntamente com o provedor – o movimento da Alfândega e participar dos pregões públicos onde eram arrematadas as mercadorias arrecadadas como pagamento dos dízimos (SALGADO, 1985, p. 161).

<sup>28</sup> AHU-RJ. Cx. 49, D. 4902.

<sup>29</sup> AHU-RJ. Cx. 42, D. 4346 e Cx. 39, D. 4097.

<sup>30</sup> A partir de 1741 foi instituído um *donativo* para a provisão de ofícios nos domínios ultramarinos, uma possibilidade para a Coroa de obtenção de uma renda ampla, regular e renovável. Quem desejasse determinado ofício apresentava sua oferta, que era analisada pelo Conselho Ultramarino. Este órgão arrematava o ofício para aquele que oferecesse a maior quantia, desde que o postulante fosse apto ao serviço (GALLO, 2000, p. 106-107).

<sup>31</sup> AHU-RJ. Cx. 40, D. 4107.

<sup>32</sup> A lei de 8 de março de 1694 determinou a abertura de uma Casa da Moeda na cidade da Bahia (Salvador), tendo esta sido transferida para o Rio de Janeiro em 1698, onde operou por dois anos. Posteriormente, em 1702, foi reaberta a Casa da Moeda do Rio de Janeiro, a princípio para cunhar moedas de ouro.

<sup>33</sup> Em 1756, Antônio de Oliveira Durão e Antônio Pinto de Miranda, procuradores do cabido da Casa da Moeda do Rio de Janeiro, fazem um requerimento ao rei solicitando que o provedor daquela casa nomeie novos moedeiros para cunhagem, contagem e guarda da produção de moedas, já que os moedeiros que lá trabalhavam estão impossibilitados de exercerem suas funções. AHU-RJ. Cx. 51, D. 5117.

<sup>34</sup> Conforme uma listagem de 1735 existente no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, existiam 123 moedeiros no Rio de Janeiro (COSTA, 2006, p. 138-142).

<sup>35</sup> AHU-RJ. Cx. 79, D. 18331. Compromisso da Mesa do Bem Comum do Comércio da Praça do Rio de Janeiro (1753).

<sup>36</sup> AHU-RJ. Cx. 37, D. 3928 e Cx. 54, D. 5388; AHU-RJ/CA. Cx. 58, D. 13498.

<sup>37</sup> Entre os anos de 1735 e 1752, o número estimado de escravos desembarcados na Bahia foi de 156.184, uma média de quase 8700 cativos africanos por ano, cerca de 18% a mais do que o Rio de Janeiro no mesmo período.

<sup>38</sup> Entre 1731 e 1735 entraram 37.114 escravos no porto do Rio de Janeiro, dos quais mais de um terço vinha da Bahia e de Pernambuco. Somente do porto de Salvador foram enviados 6.673 escravos nesse quinquênio (CAVALCANTI, 2005, p. 54).

<sup>39</sup> Os dados para o ano de 1648 indicam um total de 76 indivíduos, entre “mercadores de loja e homens de negócio” (SMITH, 1975, p. 283).

<sup>40</sup> Com o objetivo de estimular o comércio de escravos, desorganizado em virtude da ocupação do Castelo de São Jorge pelos holandeses, o governador da Bahia autorizou a construção de vinte e quatro navios destinados ao comércio com a Costa da Mina. Esses navios foram distribuídos entre os principais negociantes da Mesa do Bem Comum, que passaram a exercer um verdadeiro monopólio no comércio de escravos. (KIRSCHNER, 2005, p. 3).

<sup>41</sup> O engenheiro José Antônio Caldas (c. 1725-1782) era natural de Salvador, tendo escrito esta obra por incumbência da Academia dos Renascidos. Ele elabora seu

texto como conhecedor das práticas políticas e sociais de uma classe particular, a dos comerciantes, associadas às suas condições de existência e modo de organização (XIMENES, 2011, p. 140).

<sup>42</sup> ANTT (Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa). Habilitações do Santo Ofício, maço 18, n<sup>a</sup> 380.

<sup>43</sup> A Casa da Moeda da Bahia fora originalmente criada em 1698, mas depois transferida para Pernambuco e Rio de Janeiro. Em 1714 foi reaberta em Salvador, operando até 1830.

<sup>44</sup> AHU-BA. Cx. 145, D. 11139.

<sup>45</sup> AHU-BA.Cx. 152, D. 11641.

<sup>46</sup> AHU-BA/Castro Almeida. D. 5957: “Mapa dos moedeiros da cidade da Bahia com indicação dos filhos, caixeiros que cada um deles possuía”. Bahia, 15 de abril de 1762.

<sup>47</sup> A principal função da Mesa da Inspeção da Bahia consistia no controle da qualidade do açúcar e do tabaco exportado pela capitania, na fiscalização dos seus preços e no combate ao contrabando. Cabia-lhe também verificar a carga dos navios que saíam e entravam em Salvador, distribuir o carregamento dos navios entre os negociantes da praça, além de fornecer passaportes para todos que deixavam a capitania. (KIRSCHNER, 2005, p. 1-2).

<sup>48</sup> Estas operações aconteciam em Luanda durante o século XVII, por onde passavam as frotas das Índias no retorno. Possivelmente transações semelhantes fossem realizadas na Costa da Mina durante o século XVIII (onde também os têteis eram artigos importantes no tráfico), sendo os panos asiáticos comprados de mercadores estrangeiros, ingleses ou holandeses.

<sup>49</sup> A Carta Régia de 27 de março de 1744 revogou disposições anteriores que determinavam que as casas monetárias do Brasil só cunhassem moedas de ouro para a Metrópole (COIMBRA, 1959, p. 229). A Casa da Moeda do Rio de Janeiro cunhou séries de moedas de prata provincial entre os anos de 1748-1750, nos valores de 160, 320 e 640 réis, diante da abundância do metal argênteo que chegava da Colônia do Sacramento.

## Referências

- ACIOLI, Gustavo & MENZ, Maximiliano. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, n. 37, 2008, p. 43-73.
- ADELMAN, Jeremy. *Sovereignty and Revolution in the Iberian Atlantic*. Princeton & Oxford: Princeton University Press, 2006.
- AITON, Arthur S. The Asiento Treaty as Reflected in the Papers of Lord Shelburne. *The Hispanic American Historical Review*, v. 8, n. 2, p. 167-177, 1928.
- ALDEN, Dauril. *Royal Government in Colonial Brazil*. Berkeley e Los Angeles, University of California Press, 1968.
- BROWN, Vera Lee. *The South Sea Company and Contraband Trade*. In: *The American Historical Review*, v. 31, n. 4, jul. 1926, p. 662-678.
- CALDAS, José Antônio. Notícia geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia*, Salvador, n. 57, 1931.
- CANDIDO, Mariana P. Merchants and the Business of the Slave trade at Benguela, 1750-1850. *African Economic History*, v. 35, p. 1-30, 2007.
- CAVALCANTI, Nireu. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In: FLORENTINO, Manolo (Org.) *Tráfico, cativo e liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 15-77.
- COIMBRA, Álvaro da Veiga. Noções de numismática brasileira (III). Reinado de D. João V (1706-1750). *Revista de História*, v. 19, n. 39, 1959, p. 215-271.
- COSTA, Grasiela Frago da. *A Casa da Moeda do Rio de Janeiro: a instituição e seus membros, c. 1694 - c. 1750*. Rio de Janeiro: PPG - História UFRJ, 2006.
- DONOVAN, William M. *Commercial enterprise and Luso-Brazilian society during the Brazilian gold rush: The mercantile house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade, 1695-1750*. Baltimore: The John Hopkins University, PhD dissertation, 1990.
- ELLIOTT, J. H. *Empires of the Atlantic World – Britain and Spain in America, 1492-1830*. New Haven & London: Yale University Press, 2006.
- FERNÁNDEZ DURAN, Reyes. *La Corona Española y el tráfico de negros – Del monopolio al libre comercio*. Madrid: Ecobook – Editorial Del Economista, 2011.

GALLO, Alberto. La venalidad de oficios públicos en Brasil durante el siglo XVIII. In: Marco Bellingeri (Coord.). *Dinámicas de Antiguo Régimen y orden constitucional: representación, justicia y administración en Iberoamérica, siglos XVII-I-XIX*. Torino: Otto Editore, 2000, p. 97-175.

KIRSCHNER, Tereza C. A administração portuguesa no espaço atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808). Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades. Lisboa: Biblioteca Digital Instituto Camões, 2005.

LISANTI F<sup>a</sup>, Luis. *Negócios Coloniais* – Uma correspondência comercial do século XVIII. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973.

MILLER, Joseph. *Way of Death* – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830. Madison: The University of Wisconsin Press, 1988.

MIR, Lucio B. *Ladrones de Guante Blanco* – La corrupción porteña em tiempos de la South Sea Company (1713-1752). Buenos Aires: Editorial Biblos, 2008.

NELSON, George H. Contraband Trade Under the Asiento, 1730-1739. *The American Historical Review*, v. 51, n. 1, out. 1945, p. 55-67.

OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Para além da praça mercantil: notas sobre laços de parentesco e alianças matrimoniais dos homens de negócio da praça do Rio de Janeiro setecentista. In: FRAGOSO, J.; GUEDES, R.; SAMPAIO, A. (Org.). *Arquivos paroquiais e história social na América Lusã, séculos XVII e XVIII: métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um corpus documental*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014, p. 259-277.

O'MALLEY, Gregory E. *Final Passages* - The Intercolonial Slave Trade of British America, 1619-1807. Chapel Hill: University of North Carolina Press/Omohundro Institute, 2014.

ORIOLI, Júlia P. *Identidade e mobilidade na comunidade de comerciantes de escravos em Angola no final do século XVIII*. Brasília: PPG-História/UnB, 2013.

PALMER, Colin A. *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*. Urbana; London: University of Illinois Press, 1981.

PAUL, Helen J. *The South Sea Company's Slaving Activities*. Southampton: School of Social Sciences, Economics Division, University of Southampton, 2009.

PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da Corte* – A economia do Rio de Janeiro na segunda metade do Setecentos. Jundiá: Paco Editorial, 2013.

PESAVENTO, Fábio; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. Contratos e Contratadores do Atlântico Sul na segunda metade do setecentos. *História, histórias*. Brasília, v. 1, n. 1, 2013. p. 72-87.

PRADO, Fabrício P. *Colônia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa*. Porto Alegre: Fumproarte, 2002.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII. *Locus – Revista de História*, v. 12, n. 2, Juiz de Fora, 2006, p. 9-27.

\_\_\_\_\_. The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1851. In: ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the Frontiers – Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven & London: Yale University Press, 2008, p. 130-154.

SALGADO, Graça (Coord.) *Fiscais e Meirinhos – A administração no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1990.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João; ALMEIDA, Carla; SAMPAIO, Antônio. *Conquistadores e negociantes – Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos: América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 225-264.

\_\_\_\_\_. Os homens de negócio e a coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *Na Trama das Redes: política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 459-484.

SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1699*. Austin: The University of Texas, PhD dissertation, 1975.

SORSBY, Victoria G. *British Trade with Spanish America under the Asiento (1713-1740)*. London: Department of History/University College of London, PhD thesis, 1975.

SOUSA, Rita Martins de. *Moeda e metais preciosos no Portugal setecentista: 1688-1797*. Temas portugueses. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2006.

SOUSA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII: poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.

\_\_\_\_\_. A centralidade/capitalidade econômica de Salvador no século XVIII. In: Evergton Sales Souza, Guida Marques e Hugo R. Silva (Org.). *Salvador da Bahia - Retratos de uma cidade atlântica*. Salvador, Lisboa: Edufba, CHAM, 2016, p. 99-125.

SOUZA, Cândido Eugênio D. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. Salvador: PPG-História/UFBA, dissertação de mestrado, 2011.

STARK, David M. A New Look at the African Slave Trade in Puerto Rico through the use of parish registers: 1660-1815. *Slavery and Abolition*. v. 30, n. 4, dez. 2009, p. 491-520.

STUDER, Elena F. S. de. *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamerica, 1984 (1958).

XIMENES, Cristiana Ferreira L. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Niterói: PPG-História/UFF, 2012.

Recebido em: 30/12/2016

Aprovado em: 20/03/2017